

La nouvelle gare de Lucerne : un point de cristallisation

Autor(en): **Meyer, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **74 (1979)**

Heft 4-fr

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174835>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un point de cristallisation

La nouvelle gare de Lucerne

En 1971, une partie de la gare de Lucerne a été anéantie par un incendie. Un concours d'idées, lancé en 1975, a fait naître 118 projets, dont 12 ont été primés et 9 retenus. Le jury a surtout mis l'accent sur les éléments architecturaux et urbanistiques, ainsi que sur la nécessité d'intégrer le nouveau bâtiment dans la structure urbaine existante.

Sur le plan international aussi bien que national, le *concours «gare de Lucerne»* est le dernier d'une longue série de concours analogues, dont le premier, en 1840, concernait la *Hamburg-Bergerdorfer-Bahn*. Depuis la fin de la dernière guerre, non moins de six concours ont précédé celui de Lucerne: 1947, Rome-Termini; 1950, gare du Sud, à Vienne; 1952, Cologne; 1955, Naples; 1950/58, Berne; et 1970, Zurich.

Événement européen

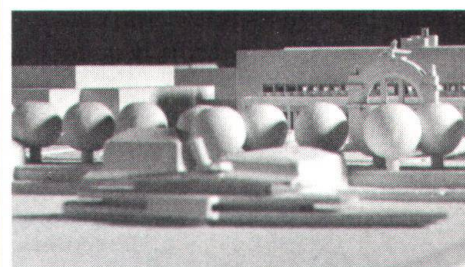
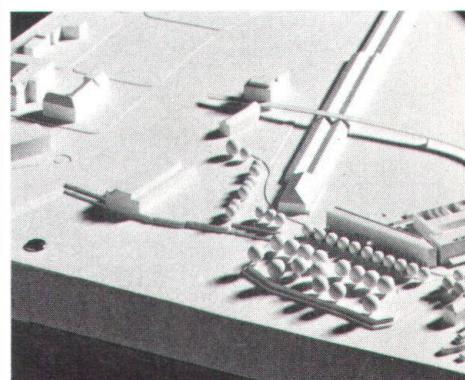
Comme tout grand concours d'architecture, celui de Lucerne (comprenant un concours d'idées plus un concours de projets à deux échelons) ressortit à la problématique actuelle des formes architecturales. Plus: il a pris la dimension d'un événement européen, que M. S. von Moos (*Werk-Archithese*, 1977, fascicule 2) attribue à la *situation unique* de cette gare dans un site célèbre pour sa beauté et son histoire, à quoi s'ajoute son type de station en cul-de-sac. Mais les conditions spéciales imposées à la nouvelle construction – le hall d'arrivée a été détruit par un incendie en 1971 – et le souci avec lequel la nouvelle planification a été mise en œuvre, ajoutait à l'importance de l'événement. Le *concours d'idées* lancé en 1975, les discussions de principe qui l'ont précédé (la TV alémanique a consacré un film à ce problème),

le concours organisé en 1977 entre les auteurs des projets primés et achetés, les nombreux colloques et discussions, les étroits contacts avec les responsables cantonaux et fédéraux du «Heimatschutz» et des services officiels de protection des monuments et sites, les études de solutions de rechange impliquant le maintien de l'ancien bâtiment, tout cela nous assurait que par une procédure intensive d'évaluation de l'ouvrage et des coûts, on en arriverait à un projet *d'importance nationale*.

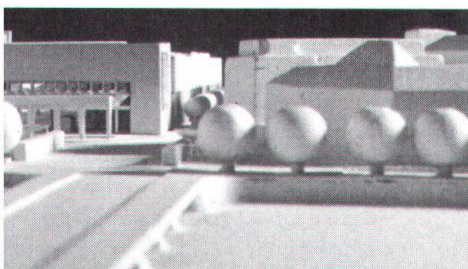
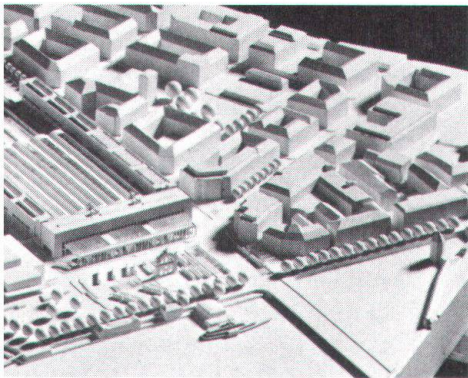
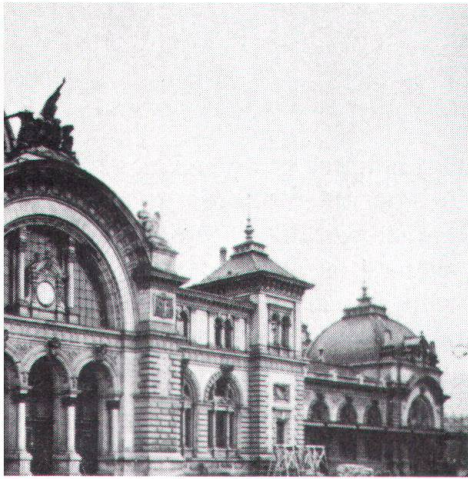
Il est encore trop tôt pour juger l'ensemble du projet lucernois; les plans d'exécution ne sont pas encore faits, et la phase des projets n'est pas close. La situation provisoire d'aujourd'hui autorise cependant quelques considérations de principe concernant le concours, et la construction d'une nouvelle gare en milieu urbain.

Maintien de la structure

Le premier bâtiment de 1859, comme celui de 1896 qui lui succéda, ont profondément marqué et modifié dans leur structure non seulement les quartiers d'alentour, mais toute la rive gauche de la cité. C'est ainsi que celle de 1896 a créé, avec sa voie filant vers le sud, les conditions d'un lotissement, selon une trame bien coordonnée, du *Hirschmatt* et des quartiers adjacents. En même temps, l'extension ur-



baine en direction de Tribtschen et de Langensand était bloquée par la coupure de cette nouvelle voie ferrée. Au moment de l'élaboration de la planification nouvelle, on a de nouveau envisagé un déplacement de la gare, permettant une conception urbaine pour les quartiers environnants et celui de Tribtschen, mais la décision a penché en faveur de l'emplacement actuel. Ce choix est en même temps une prise de position pour le maintien de la structure urbaine existante. Du même coup, cela était l'opinion selon laquelle la ville doit se remodeler vers l'extérieur, et non au détriment de sa structure centrale.



En haut: la façade principale de la gare de Lucerne avant l'incendie (photo Service cantonal des monuments historiques); au milieu, vue d'ensemble du projet des architectes Ammann & Baumann, 1^{er} prix du concours pour la nouvelle gare (photo Goda); en bas: maquette de la façade du projet Ammann & Baumann (photo Goda).

Les priorités de 1893 et 1978

Si l'on compare les points de vue du jury de concours de 1893 avec celui de 1977/78, on constate des différences caractéristiques de ces deux époques. Dans le premier cas, on se préoccupait surtout de politique économique, et du prestige de la société constructrice et

de la Ville, alors qu'au récent concours on mettait l'accent sur des considérations d'ordre *architectural et urbanistique*. En 1893, le jury ne comprenait ni architecte lucernois, ni représentants des autorités communales et cantonales. Il comprend aujourd'hui des représentants de la Ville et de l'Etat, du «Heimatschutz» et des services officiels de protection des monuments et sites. En ce qui concerne l'architecture proprement dite des façades, les deux jurys se sont l'un et l'autre inspirés de l'idée qu'elles devaient présenter un «caractère de gare». Les projets qu'on aurait aussi bien pu prendre pour des bâtiments commerciaux ou des aéroports que pour des gares, n'ont en principe pas été retenus. Mais notre conception d'un «caractère de gare» n'est plus la même qu'au XIX^e siècle, ainsi que le montre le *programme d'ensemble*: aujourd'hui les annexes commerciales telles qu'un hôtel, des salles de conférence, des boutiques, un centre de *fitness*, etc. font de la gare non plus simplement le point de rencontre des arrivants et des partants, mais un point de cristallisation, en plein centre, de la vie commerciale.

Soigneuse préparation

Les prestations multiples, et souvent très contradictoires, que l'on demande à une gare, les exigences ferroviaires, postales, urbanistiques, architecturales et commerciales, ainsi que celles du trafic privé et public, imposaient un travail préparatoire minutieux, et la mise au net du programme de concours. Lors de l'examen des projets retenus, il s'est avéré que les discussions de principe préalables, et le rapprochement de points de vue opposés, déjà au stade de l'élaboration du programme, n'avaient eu que des avantages. Cela notamment à

deux points de vue: d'une part, le projet de programme fut discuté au sein de diverses commissions (architecture et urbanisme; trafic; PTT; CFF; utilisations commerciales), au-dessus desquelles un *comité de coordination* était chargé entre les autres de l'échange d'informations entre commissions et de l'harmonisation des avis contradictoires. D'autre part, les participants au concours furent directement confrontés, lors de deux colloques, au projet de concours, et priés de donner leur point de vue. Il y a eu là une tentative de réaliser un *droit de participation* des intéressés à l'élaboration du programme et à la détermination de la procédure de concours. Cette double voie pour réaliser un programme de concours a certainement une valeur d'exemple.

Tout n'est pas résolu

Etant donné la confrontation des problèmes et le choix inévitable de *certaines priorités*, il n'est pas étonnant que le concours n'ait pu résoudre toutes les difficultés, ni toutes en même temps. Les exigences ferroviaires et postales auxquelles doit répondre, dans l'esprit des responsables, le nouveau bâtiment, sont sans doute satisfaites au mieux, ainsi que celles des transports publics (bus locaux et régionaux). La *meilleure coordination* de ces divers moyens de transport découle de l'utilisation d'une bonne partie de l'actuel espace vert de la place de la Gare. Du point de vue urbanistique, il y a deux objectifs qui ne pouvaient pas être atteints par les concurrents: le maintien total de ladite place en zone piétonne, et l'abandon d'un passage souterrain pour piétons dans le secteur de l'accès aux guichets. Dans le projet qui a reçu le premier prix, il y a certes une liaison de plain-pied entre la gare et les

quais du chemin de fer, mais tous les services de la clientèle (guichets, consigne, etc.) ont dû être aménagés en sous-sol, en raison de l'inévitable prolongation des quais.

Le premier prix

Le projet qui a reçu le premier prix et dont le jury a recommandé l'étude, émanant des architectes lucernois *H.P. Ammann et P. Baumann*, a été présenté en détail, ainsi que les autres projets primés (mais surtout le second) dans les revues spécialisées et dans deux fascicules de *Werk-Archithese* (sept. et oct. 1979); aussi peut-on se borner ici à quelques indications.

Le projet n° 1 se distingue par sa *clarté*. Un peu à la façon d'un pont, le corps de bâtiment de l'hôtel enjambe les voies ferrées et les quais, ainsi que le hall d'arrivée que ferment des parois de verre. Donnant sur la place de la Gare, l'entrée principale de l'ancienne gare est plaquée contre une façade; avec son groupe de personnages, dû à *Kissling* et classé monument historique, il présente un vif contraste avec la façade plate du bâtiment d'arrivée et souligne magistralement le lien entre la gare et sa place. Les bâtiments annexes des PTT et des CFF (le long de la rue Centrale) sont strictement dans la ligne du quartier adjacent de Hirschmatt.

La décision du jury et le projet couronné sont issus, comme on l'a fort bien dit, «de la reconnaissance du fait que la meilleure solution urbanistique réside dans l'intégration des bâtiments dans la structure existante». La Ville de Lucerne est-elle, d'ailleurs, prête à maintenir cette structure existante à laquelle se réfère le projet de nouvelle gare? On le saura quand sera résolue la question du maintien de ce quartier de Hirschmatt. *André Meyer*

Concours public à Bâle

«Améliorer» la place du Marché?

Il existe depuis 1975 à Bâle une association, «Forum Basel», qui a entre autres pour but d'apporter sa contribution à la planification urbaine et à l'aménagement de la cité. Elle organise maintenant un concours auquel chacun peut participer et dont elle attend des idées pour un nouvel aménagement de la place du Marché.

On prévoit deux catégories de participants. Le *concours A*, qui doit susciter des propositions d'ensemble, est destiné avant tout aux spécialistes, appelés à considérer notamment la fonction de la place comme forum politique, comme espace intéressant la vie économique (marché quotidien), comme lieu de passage pour les piétons aussi bien que pour le trafic – principalement les transports publics –, comme place principale au cœur du grand Bâle et, par là même, comme lieu de rencontre communautaire. Les solutions proposées devront offrir une conception d'ensemble comprenant aussi bien l'utilisation de la place que l'orientation du trafic et ses liaisons avec les zones voisines, ou que l'aménagement proprement architectural et esthétique.

Des participants au *concours B* – qui s'adresse surtout aux profanes que le sujet intéresse – on attend des suggestions concernant l'utilisation de la place, son équipement, etc. Elles pourront concerner des solutions permanentes ou temporaires. Mais on insiste sur le fait qu'il ne serait guère indiqué de garnir la place de constructions pour le marché, de

lampadaires et de vasques florales, ou de modifier le pavage, d'aménager des différences de niveau ou de placer des fontaines, avant que la question de l'utilisation de la place telle qu'elle est actuellement soit élucidée. Les concurrents peuvent se baser, outre l'état existant, sur deux des cinq variantes de la planification du trafic, cette donnée pouvant faciliter les idées.

Il y a deux ans déjà, la *section bâloise de la LSP*, au vu des plans d'aménagement présentés par le service communal d'urbanisme pour la place du Marché, s'était opposée dans une résolution à un bouleversement moderniste. Pour cette place historique, qui sous sa forme actuelle remonte au début du siècle, des plaques de béton, des bâtiments qui font penser à un camping permanent et une forêt de lampadaires ne conviendraient pas. La section bâloise demandait que la place du Marché reste telle qu'elle est. Tout au plus le pavement original, aux jolies rosettes, pourrait-il être restauré et éventuellement prolongé jusqu'à l'hôtel de ville. Elle souhaite le retour des anciens lampadaires qu'on a laissé mettre à la fonte, ainsi que cela a été fait pour d'autres parties de la ville.

Bien entendu, le «*Heimatschutz*» bâlois ne part pas en guerre contre le concours de «Forum Basel». Mais les expériences de ces dernières années – celles notamment de la place du Théâtre et de certaines parties du Barfüsserplatz présentement en plein remaniement – lui font légitimement redouter qu'une fois de plus le *dilettantisme* ne supplante la compétence, que la prolifération des idées ne remplace la «classique retenue». *Martin Koepf*